

[Estrup]

gelig. Hvordan i alverden skulle man sikre sig, at en sådan bestemmelse blev overholdt? Jeg har overvejet selv at investere i en tomestok for at kunne holde busser og lastbiler på afstand, når jeg kører på Vesterbrogade, men jeg tror ærlig talt, jeg vil spare mig selv både for udgiften og ærgrelsen. Og hvordan har man tænkt sig at føre bevis i byretten for, at afstanden kun var 1,3 i stedet for de påbudte 1,5 m?

Forslag af den type er efter min mening et godt eksempel på, hvordan man kan undergrave respekten for lovgivningen ved at vedtage noget, som ikke kan håndhæves. Derfor er jeg sådan set enig med hr. Jimmy Stahr, som opfattede forslaget positivt som en hensigtserklæring. Sådan vil jeg også gerne opfatte det. Men det afgørende må være, at vi får cykelstier, cykelfelter og måske også afskærmning af busser og lastbilers højre sider samt en kraftigere oplysningsindsats. Det er først og fremmest svaret på problemet.

Endelig forslaget om at suspendere en række eksisterende færdselsregler for at fremme cykelkørsel. Umiddelbart har vi betydelig skepsis over for en sådan positiv særbehandling af cyklister. Cyklister skal som andre trafikanter overholde færdselsreglerne, og hvis det drejer sig om at tillade cykling på fortove, gågader eller gangstier, bliver særbehandling let på bekostning af fodgængernes interesser og sikkerhed. Cykelkørsel mod ensretning vil til gengæld i en række tilfælde være særdeles risikobetonet for cyklisterne selv.

Derfor bør man indskrænke sig til at lave særregler for cyklister de steder, hvor man samtidig har mulighed for at etablere særlige afstribninger og egentlige cykelbaner eller cykelstier. Hvor det kan lade sig gøre, kan man både tilgodese sikkerheden, andre trafikanters interesser og cyklisternes ønsker om at komme hurtigere frem.

Om det sidste vil jeg tilføje, at jeg prioriterer cyklisternes sikkerhedsproblemer langt højere end deres muligheder for at nedsætte transporttiden.

For at resumere kan jeg sige, at det radikale venstre kan støtte L 101 og formentlig B 56. Vi vil gerne under udvalgsarbejdet se på B 57, og vi må umiddelbart sige nej til L 100.

Lenger (VS):

Vi synes, det er fint, at SF har fremsat disse forslag, men dermed være ikke sagt, at vi bare uden videre giver vores uforbeholdne tilslutning – det skal jeg komme tilbage til – men i hvert fald giver vi vores principielle tilslutning til forslagene.

Den mest reelle måde at forbedre cyklisternes forhold på og den måde, der i sig selv giver mest, er en videre udbygning af cykelstinetet, og det gælder i særdeleshed i relation til nogle af de problemer, som SF rejser, og som overvejende beskæftiger sig med cyklistforhold i bymiljøer.

Men det er alligevel nogle lidt andre problemstillinger, som SF har valgt at rette søgelyset imod, og det synes vi da også er helt i orden. Trods alt løser cykelstier heller ikke alle problemer, selv om det er den enkeltforanstaltning, der løser flest, og netop i byområder kan der ind imellem være praktiske problemer med anlæg af cykelstier.

For at starte fra en ende af kan jeg sige, at vi har megen sympati for forslaget om en 1,5 m's afstand ved overhaling. Det vil uden tvivl føles mærkeligt for mange bilister at måtte konstatere, som det hedder i bemærkningerne, at der ikke er plads til at overhale, når det kun er en cykel, der er tale om, og den følelse vil nok også være meget sigende for problemstillingen her. Bilisterne er nemlig vant til, at hvis der ikke er plads til at overhale, er det, fordi det er en bil, der kører foran, og ikke en cykel. Men egentlig tror jeg, det ville være ganske sundt for mange bilister at opleve den situation, at cyklister altså ikke bare er nogen, der altid er plads til at overhale.

Over for forslaget kan man imidlertid også med rette rejse problemet med hensyn til retshåndhævelsen. 1,5 m er ikke noget, der er så ligetil at bestemme ved øjemål og så endda på en brøkdel af et sekund, som jo ofte er den tid, man har til det. Derfor er vi samtidig nødt til at indstille os på, acceptere som prisen for at vedtage dette forslag som en hensigtserklæring, at der næppe vil kunne ske nogen retshåndhævelse for de yderste 10, 20, 30 cm; man kan ikke retshåndhæve, at en bilist måske kun har en afstand på 1,45 m fra en cyklist. Men hensigten med forslaget er vi positive over for, og det problem, at man ikke præcist kan bestemme, om en bestemmelse er overtrådt eller ej, er principielt